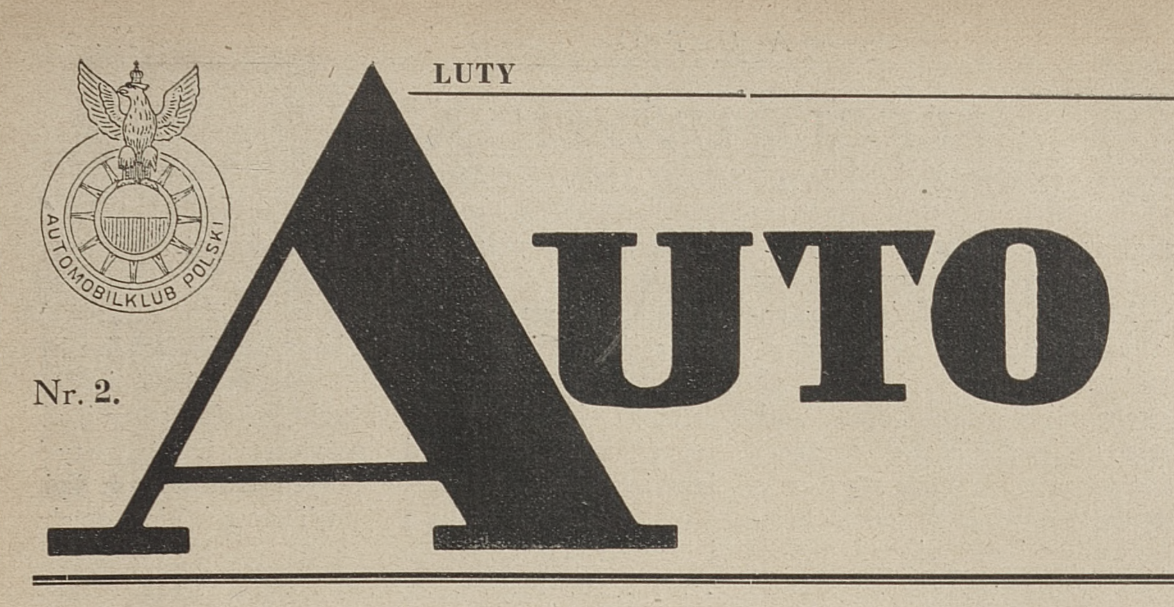


LUTY 1933

Nr. 2.

AUTO

Organ Automobilklubu Polski oraz klubów afiljowanych.

Organe officiel de l'Automobilklub Polski et des clubs affiliés

MIESIĘCZNIK

Redaktor: Inż. *ROGER MORSZTYN*
Wydawca: AUTOMOBIKLUB POLSKI

Redakcja i Administracja:
WARSZAWA, AL. SZUCHA 10. TEL. 8-45-11.

Redaktor przyjmuje interesantów od 20 do 30/31 każdego miesiąca codziennie od godz. 13 do 15-ej.

TREŚĆ NUMERU:

(Fot. A. Sitkowski)

Uczestnicy XII Rallye do Monte-Carlo na etapie w Warszawie. P. de Lavalette przy swoim Peugeot.

LEKCJA TĘŻYZNY

(*Z OKAZJI XII RALLYE DO MONTE-CARLO*).

Jest coś symbolicznego w idei dorocznego Rallye do Monte-Carlo. Ta największa prawie światowa impreza samochodowa zbiera w Monte-Carlo, krainie bezustannej wiosny i słońca, automobilistów ze świata całego, którzy startując w czasie srożącej się zimy, przeważnie z krajów północnych, zmuszeni są pokonać liczne trudności i niebezpieczeństwa, zanim dobiją do słonecznego i radosnego portu, w którym na wielu prócz tego czeka zasłużona nagroda. Ale dla większości zawodników jedyną nagrodą za ciężkie trudy 3 i pół tysiącokilometrowej drogi zimowej jest tylko zadowolenie własne z osiągniętego zwycięstwa nad groźną przyrodą i nad rozszalałemi żywiołami. Wielka ta impreza, która z roku na rok zyskuje na popularności i gromadzi na startach coraz liczniejszych zawodników, utrzymała, w przeciwieństwie do innych wielkich zawodów międzynarodowych, charakter wyłącznie amatorski: zawodnicy rallye, to w większości właściciele samochodów, którzy na własny koszt (bezspornie bardzo znaczny) i nie wysługując się żadnej firmie, podejmują tę ciężką walkę w imię tylko honoru sportowego. I dla tego Rallye do Monte-Carlo stało się tak popularnem i zyskało ogólną sympatję publiczności, prasy i kół sportowych, czego zresztą wyraźny dowód mieliśmy w dniu 22 stycznia, w którym to dniu Warszawa gościła w swoich murach, podążających do Monte-Carlo, zawodników.

Kto widział w tę mroźną styczniową niedzielę wesołe i ożywione ekipy współzawodniczących samochodów, kto miał możność zbliżyć się do promieniejących energją i radością życia sportsmanów, którzy ze wszystkich krańców Europy bez jednego dnia spoczynku w nieprzerwanej dniem i nocą jeździe, prezbijają się do kraju słońca i radości, ten był oczarowany tą cudowną magją sportu, która współczesnego, zamęczonego i zgnębionego kryzysem człowieka, w wielu razach zniewieściałego mieszczucha, zamienia w rodzaj średniowiecznego rycerza, gotowego w imię bezinteresownych ideałów narażać się z uśmiechem i radością na największe trudy i niebezpieczeństwa. Było naprawdę w postaciach tych młodych, roześmianych, sportowców coś porywającego, coś dodającego otuchy i każącego zapominać o marazmie, w którym obecnie żyjemy. W naszem szarem, chwilami wprost beznadziejnem życiu był to promyk słońca, tego południowego krzepiącego i życiodajnego słońca, który na przekór srożącej się u nas zimie, przesunął się przez Polskę wlewając w nasze zmrożone serca nieco ciepła i otuchy. I była to przedewszystkiem przekonywująca lekcja, że w najgorszych opresjach, w najbardziej, zdawałoby się, trudnem i beznadziejnem położeniu nie należy nigdy wątpić i rąk opuszczać, tylko tak jak za najlepszych czasów usilnie dążyć naprzód — do słońca i ciepła; już samo tylko to dążenie jest zarodkiem lepszej przyszłości, gdyż jest ono przejawem energji, i formą czynu, którym ludzkość wykuwa wsje szczęście. Przejazd przez Polskę uczestników rallye był piękną lekcją tężyzny, lekcją na której byliśmy, niestety, tylko że się tak wyrazimy, wolnymi słuchaczami, ale tem nie mniej lekcją bardzo pożyteczną. Obyśmy z tych krótkich chwil, w czasie których danem nam było asystować na tej lekcji, zaczerpnęli wreszcie nieco otuchy i chęci do czynu.

. . . .

W tegorocznem Rallye do Monte-Carlo nie uczestniczył niestety żaden samochód polski. Ze względu jednak, że najliczniej obsadzona trasa (z Tallina) prowadziła przez całą szerokość Polski i że pozatem w Warszawie był węzeł dwóch tras (Bukareszteńskiej i Tallińskiej) tegoroczne Rallye do Monte-Carlo było, jeżeli nie największą, to w każdym razie jedną z największych międzynarodowych imprez samochodowych, jakie wogóle miały dotąd miejsce na terenie Polski. Z Tallina miało startować 30 samochodów, zaś z Bukaresztu 9, a pozatem jeden z Rygi, razem 40 wozów miało przejechać przez Warszawę. Oczywiście było do przewidzenia, że wobec olbrzymich trudności na pierwszych najbardziej oddalonych etapach, tylko część zawodników dobije do Warszawy. I tak się w istocie stało. Z Bukaresztu nie przybył żaden samochód, a to wskutek olbrzymiej burzy śnieżnej we wschodnich Karpatach, burzy, która zasypała kompletnie wszystkie drogi na terenie Rumunji. Wobec tego z zapisanych do startu z Bukaresztu 9 samochodów dwa startowały ze Lwowa, a jeden z Warszawy. Z grupy Tallińskiej w czasie przepisowym dobiło do Warszawy 19 samochodów, trzy zaś wskutek defektów wycofały się z konkurencji na etapie Królewiec — Warszawa. Do Warszawy pierwsze przybyły już o godz. 11 min. 50 samochody Nr. 1 (M. Vassele) i Nr. 2 (G. de Lavalette) przebywając etap Królewiec — Warszawa w nieco powyżej 7 godzin. Wkrótce po nich zaczęły przybywać inne wozy, zaś dopiero w godzinach wieczorowych samochody, które startowały ze Lwowa. Wszyscy zawodnicy meldowali się na punkcie kontrolnym w Automobilklubie Polski, gdzie został przygotowany dla nich posiłek i gdzie pozatem ku ich wygodzie funkcjonował szereg urządzeń i służb publicznych, jak poczta i telegraf, informacje meteoroloigczne, wymiana pieniędzy, zaopatrzenie samochodów, warsztaty reperacyjne (zorganizowane przez firmę Citroën), fryzjer i t. p. Każdy z uczestników został obdarowany przez Automobilklub Polski w jaknajdokładniejszą marszrutę przez teren Polski, w propagandowe wydawnictwa turystyczne o Polsce, oraz



(Fot. A. Sitkowski)
Rys. 1. Książe L. Narischkine przy swoim Fiacie 508.



(Fot. A. Sitkowski)
Rys. 4. Pani M. Marause przy swoim Peugeot.

dzięki ofiarności Polskiego Monopolu Tytoniowego i Monopolu Spirytusowego w pudełko najprzedniejszych papierosów i w butelkę najlepszej wódki. Firma ,,Franciszek Fuchs i S-wie" ofiarowała zawodnikom po paczce biszkoptów czekolady i cukierków. Na całej trasie przez Polskę szosy zostały wymiecione ze śniegu i obstawione na skrzyżowaniach i w punktach trudniejszych do zorjentowania się przez policję i służbę drogową. W Warszawie dzięki wydatnej pomocy Wydziału drogowego Komisarjatu Rządu z p-em nacz. Olechnowiczem i inż. Rychterem na czele, oraz dzięki Władzom Wojskowym które wypożyczyły motocyklistów dla konwojowania nie orjentujących się dostatecznie zawodników, organizacja wskazywania kierunku wypadła wspaniale. Wogóle podnieść na tem miejscu należy wielką przychylność, jaką okazały dla rallye wszystkie bez wyjątku władze Państwowe, z Ministerstwem Komunikacji i Ministerstwem Spraw Wewnętrznych na czele, nie wyłączając Dyrekcji Ceł, która umożliwiła tak sprawne funkcjonowanie komór celnych, iż odprawy przejeżdżających samochodów nie wpłynęły prawie wcale na zmniejszenie ich przeciętnej szybkości.. I jednocześnie przy sposobności podnieść tu należy niezwykle wprost ofiarne i sportowe stanowisko firmy Citroën, która użyczyła wydatnej pomocy Automobilklubowi Polski w kłopotliwej organizacji etapu, i spieszyła z techniczną pomocą wszystkim, niezależnie od marki, samochodom. ,,Citroën" staje się synonimem nietylko doskonałego i dostępnego dla szerokich mas samochodu, ale jednocześnie pioniera postępu i wysokiej sportowej gentlemenerji.

Organizacja przejazdu zawodników XII Rallye do Monte-Carlo wzbudziła u nich szczery zachwyt, czemu dali oni wyraz w pochwałach, których nie szczędzili zarówno Władzom Państwowym Polskim jak i Automobilklubowi Polski oraz trzem Klubom afiljowanym: Małopolskiemu Klubowi Automobilowemu, Krakowskiemu Klubowi Aut. oraz Automobilklubowi Wielkopolski, które to Kluby bądź to zorganizowały nienagannie start samochodów, bądź też ułatwiły przejazd przez ich terytorjum zawodników. Szereg zawodników podnosił zwłaszcza kontrast, jaki się uwydatnił w pomocy okazanej zawodnikom na terenie Polski i Prus Wschodnich, w których wysokie zaspy śnieżne i brak jakiejkolwiek służby informacyjnej utrudniał przejazd i spowodował szereg uszkodzeń i opóźnień samochodów. Świetnem przygotowaniem trasy na naszym terenie i organizacją etapu dowiedliśmy, iż pomimo że nie stać nas na przyjęcie udziału w tej pięknej międzynarodowej imprezie, jednak Polska interesuje się sportem i że pomimo tak ciężkich czasów, gotowa jest ona zawsze poprzeć wszelkie szlachetne poczynania jak również, że wola czynu u nas pomimo wszystko nie wygasła.

Z grupy Tallińskiej przejechali przez Warszawę:

Nr. 2 G. de Lavalette na Peugeot—zwycięzca zeszłoroczny rallye w drugiej kategorji. Nr. 43 M. Klinke (startował z Rygi) na N. A. G. Nr. 5 Baron T. de Montpellier i p. M. Schaar na Chrysler. Nr. 14 Pani M. Mareuse i p-na Lamberjack na Peugeot. Nr. 15 Pani Rouault i p. M. Quinlin na Salmson. Nr 16 L. Braillard na Bugatti. Nr. 30 H. Battu na Citroën. Nr. 33 F. Pousse na Amilcar. Nr. 34 R. Guyot na Renault. Nr. 46 Lord de Clifford na Gardner-Diesel-Bentley. Nr. 51 H. Schreiber na Tatra. Nr. 57 Ks. L. Narischkine na Fiat 508. Nr. 60 Miss E. M. Riddell na Alvis. Nr. 68 R. Bravard na Amilcar. Nr. 1 M. Vasselle (zwycięzca zeszłoroczny rallye) na Hotchkiss. Nr. 98 M. Lacroze i W. Belgrave na M. G. Nr. 103 Pani L. Schell i L. Schell na Talbot. Nr. 113 J. E. Friis na Hotchkiss. Nr. 127 M. Chauvierre na Chenard-Walcker.

Z grupy Bukareszteńskiej:

Nr. 59 F. de Bremond (startował ze Lwowa) na Mathis. Nr. 72 R. Stoclet (startował ze Lwowa) na Lancia. Nr. 71 E. S. Prestwich (startował z Warszawy) na M. G.

Wyniki XII Rallye do Monte-Carlo podamy w następnym 3-im numerze AUTA.



Wjazd na autostradę i zjazd koło Wesseling (zdjęcie z samolotu).

AUTOSTRADA KOLONJA — BONN

Przykład Italji, która w 1922 r. zapoczątkowała budowę specjalnych arteryj dla ruchu wyłącznie samochodowego, czyli t. zw. autostrad, — znalazł oddźwięk w licznych krajach. Miarą wzrastającego wciąż zainteresowania się tem zagadnieniem są dwa już z rzędu poświęcone mu, w ciągu dwóch ubiegłych lat, międzynarodowe kongresy w Genewie i Medjolanie i gdyby nie światowy kryzys finansowo gospodarczy prawdopodobnie mielibyśmy w wielu państwach równą może ilość autostrad co w Italji.

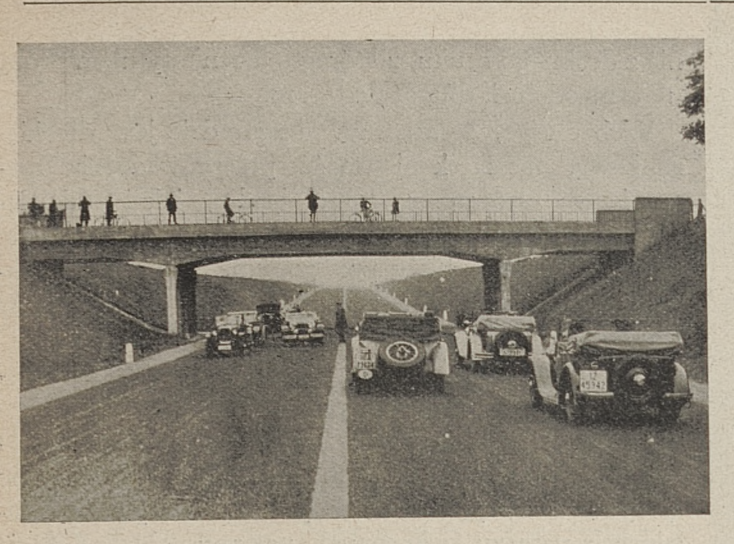
Z pośród wielu projektów autostrad czekających wykonania do lepszych czasów, znalazła urzeczywistnienie budowa autostrady Kolonja — Bonn, rozpoczęta przed niespełna trzema laty, a ukończona z początkiem sierpnia roku ubiegłego. Budowa tej autostrady była pilnie narzucającą się już od dłuższego czasu koniecznością, gdyż droga prowincjonalna Kolonja — Bonn, według urzędowych, statystycznych obliczeń dokonywanych od szeregu lat, okazała się najbardziej obciążoną drogą w Niemczech.

Jest zupełnie zrozumiałe gdy się zważy, że Kolonja jest największym ośrodkiem handlowym i największem miastem zachodnich Niemiec, leżącem na linji dróg wiodących z Paryża, Brukseli, Antwerpji, Rotterdamu, Amsterdamu, Hamburga, Bremy i innych równie znacznych miast.

Będąc nadto wielkim portem Renu jest również wewnętrznym portem i końcowym punktem żeglugi morskiej do którego dochodzą mniejsze okręty morskie. Znaczenie handlowe Kolonji zwiększa jeszcze jej położenie, tuż u wrót jednego z największych ośrodków przemysłowych Niemiec, — okręgu reńsko-westfalskiego.

Poza tem wszystkiem jest jeszcze Kolonja wielką atrakcją turystyczną, dla piękności położenia, muzeów, zbiorów i starożytnych zabytków, wśród których stoi na czele przepiękna katedra, jeden z najwspanialszych zabytków gotyku w Niemczech.

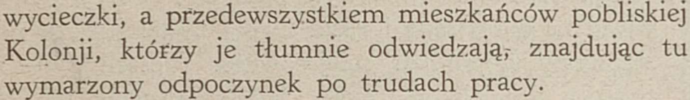
Zaś Bonn, ciche, romantyczne miasto uniwersyteckie, położone malowniczo nad brzegiem Renu, wśród licznych ogrodów i parków, u stóp słynnych pięknością Siebengebirge, — miasto muzyki, żyjące kultem Bethowena, który tu się urodził i przechowujące z pietyzmem pozostałe po nim pamiątki w specjalnie poświęconem mu muzeum, — miasto to promieniuje dokoła swym niezwykłym urokiem, ściągając zewsząd liczne



Jeden z wiaduktów nad autostradą.



Kolonja — widok na katedrę od strony Renu (ze zbiorów Muzeum Miejskiego w Kolonji).



wycieczki, a przedewszystkiem mieszkańców pobliskiej Kolonji, którzy je tłumnie odwiedzają, znajdując tu wymarzony odpoczynek po trudach pracy.

Z tych to więc wszystkich względów ruch na drodze Kolonja — Bonn był tak wielki, że przejazd samych tylko samochodów dochodził do liczby 18 000 dziennie, to też ilość wypadków samochodowych zaczęła się mnożyć zastraszająco, przybierając wprost masowy charakter. Ażeby temu zaradzić przystąpiono do budowy specjalnej arterji drogowej poświęconej wyłącznie dla ruchu samochodowego, a wspomnianą drogę prowincjonalną Kolonja — Bonn, pozostawiono dla ruchu mieszanego. Budowę poprowadziły odnośne władze prowincji nadreńskiej z funduszów tejże prowincji.

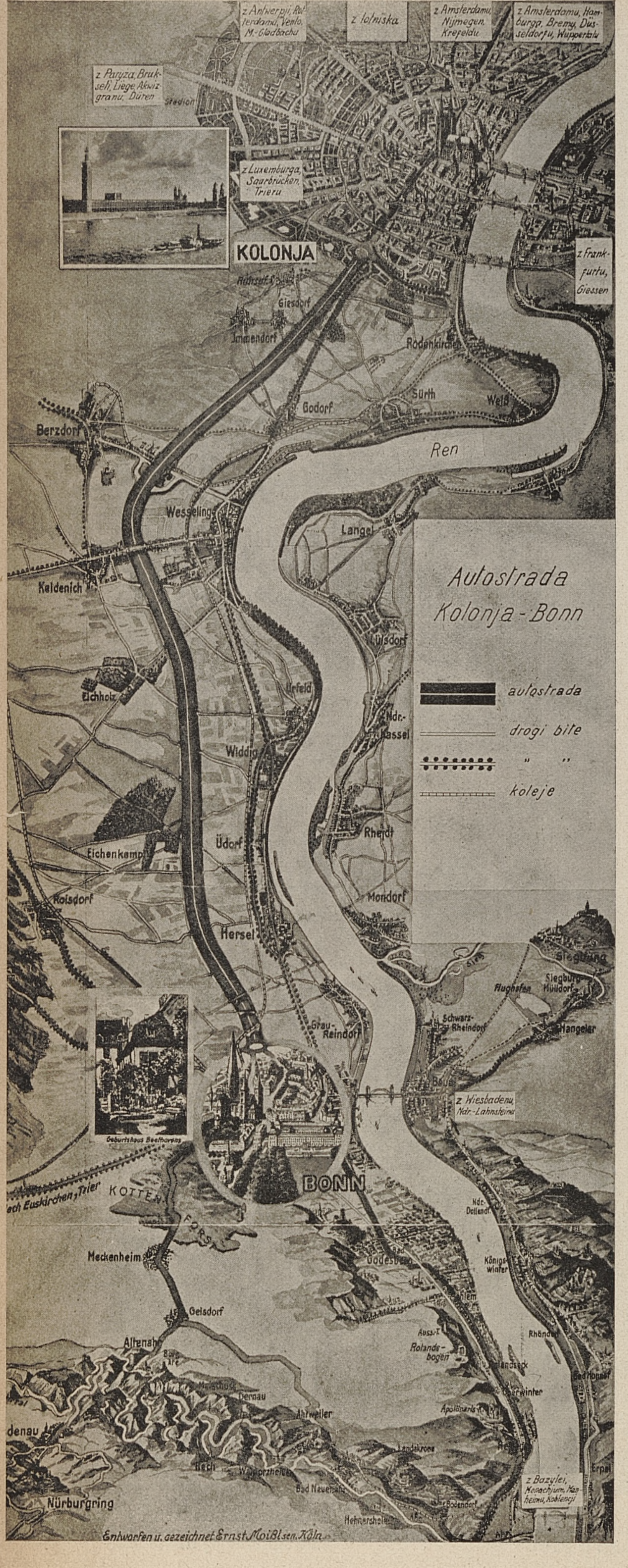
Autostrada mierzy 20 km. długości, z tego więcej niż połowa ciągnie się na prostej, łuki zaś są o tak dużym promieniu, że nie wymagają zwalniania tempa jazdy dając pole widzenia na przestrzeni 200—300 m. i możność rozwijania do 120 km/g. szybkości. Trasę autostrady starano się poprowadzić o możliwie najmniejszem nachyleniu podłużnem, to też okazało się koniecznem wykonanie w niektórych miejscach głębokich wykopów, a w innych znowu wysokich nasypów. Największy spadek trasy nie przekracza 2%, a przeciętna innych spadków nie przewyższa 0,5%. Szerokość autostrady wynosi 16 m.; z czego na jezdnię przypada 12 m. i po 2 m. z każdej strony na pobocza przeznaczone na postój samochodów, zmuszonych zejść z jezdni, czy to dla dokonania jakiejś naprawy, czy też z innych powodów.



Bonn — Dom w którym urodził się Bethowen (ze zbiorów muzeum Miejskiego w Bonn).

Nad wyborem nawierzchni zastanawiano się długo. Początkowo zamierzano ją wzorem autostrad włoskich wykonać z betonu, ale ze względu na możliwość osiadania podłoża, zaniechano ten projekt i wybrano makadam smołowy, jako nawierzchnię bardziej elastyczną.

Dla uzyskania odpowiednich doświadczeń zastosowano tu kilka rodzajów makadamu smołowego kolejno idącemi odcinkami. Przyczem większą część nawierzchni wykonano z makadamu smołowego ze szlaki wielkopiecowej, a resztę z makadamu smołowego z bazaltu, oraz z lawy bazaltowej. Nawierzchnia ta ma jednak charakter tymczasowy, gdyż w przyszłości zamierzonem jest zastąpienie jej nawierzch-



nia z drobnego bruku, z którego obecnie tytułem próby ułożono odcinek długości $1^1/_2$ km.

Wobec tego, że ruch na autostradzie jest dwukierunkowy, zaszła konieczność przeprowadzenia rozgraniczeń, zarówno na samej jezdni, jak i oddzielenia jej od poboczy. W tym celu przeprowadzono środkiem jezdni biały pas 30 cm. szerokości z wapienia, który zastosowano również i na poboczach na szerokości 1,75 m.

Natomiast jezdni nadano na obu kierunkach szaroczarny kolor zapomocą grysiku bazaltowego.

Partje drogi biegnące w nasypie obsadzono żywopłotem, a tylko w dwóch miejscach zastosowano specjalne zabezpieczenia w postaci elastycznie działających poręczy ochronnych wzorowanych na typie mającym duże zastosowanie w Ameryce.

Oprócz dwóch krańcowych punktów, Kolonji i Bonn, wjazd na autostradę i zjazd z niej został jeszcze udostępniony w pobliżu miejscowości Wesseling, — zapomocą specjalnych ramp wykluczających możność skrzyżowania się pojazdów. Połączenie autostrady z siecią ulic miejskich zarówno w Kolonji, jak i Bonn zostało dokonane zapomocą pierścienia o szerokości 10 m i promieniu łuku 50 m., a to celem zwiększenia bezpieczeństwa jazdy przy przejściu z ruchu wyłącznie motorowego do mieszanego.

Ażeby zapobiec niemiłemu wrażeniu jednostajności, wynikającemu z prostolinijnego prawie przebiegu autostrady i położenia jej zdala od osiedli, oraz mając na uwadze, że jednostajność ta mogłaby działać nużąco na kierowców, a tem samem osłabiać ich uwagę i w konsekwencji powodować wypadki, — podjęto pewne środki ażeby urozmaicić i ożywić przebieg drogi. Mianowicie obsadzono autostradę krzewami i drzewami w grupach, lub też pojedyńczo, a nadto na dziesięciu wiaduktach, mniejwięcej równo od siebie oddalonych, poręcze ich zostały wyłożone płytkami ceramicznemi o żywych barwach. W ten sposób poręcze wiaduktów przedstawiają widoczne zdaleka, zbiegające się smugi kolorowe, które służą dla jadących jako punkty kierunkowe na monotonnem tle szaro-czarnej drogi.

Budowa tej autostrady przedstawiała ze strony technicznej wielkie trudności do pokonania w terenie, a to z powodu bardzo gęstej sieci dróg przecinających zamierzoną trasę. Wybrnięto z tego przez wybudowanie odpowiednich wiaduktów, którymi przeprowadzono 27 dróg pod powierzchnią autostrady, zaś 3 drogi i jedną linję kolejową ponad nią. To też autostrada w całym swym przebiegu nigdzie nie krzyżuje się w poziomie, w ten sposób zapewniono na niej dla ruchu samochodowego absolutne bezpieczeństwo.

Dostęp na autostradę mają wyłącznie tylko samochody, z prawa przejazdu po niej wykluczone są moto-

cykle. Korzystanie z autostrady jest zupełnie bezpłatne. Bezpieczeństwa ruchu pilnuje specjalnie wyznaczona policja drogowa. Sprawa oświetlenia autostrady w nocy nie została jeszcze ostatecznie załatwiona. Narazie przeprowadzane są na kilku odcinkach próby z różnymi typami oświetlenia.

Koszt budowy tej drogi wyniósł 8 600 000 M. Z tej sumy 44% pokryto z funduszu na opanowanie bezrobocia, dając przytem w czasie trwania budowy pracę 7 000 bezrobotnym.

Autostrada Kolonja — Bonn jest zaczątkiem mającej się wybudować w przyszłości wielkiej autostrady, sięgającej poprzez Düsseldort do okręgu reńsko-westfalskiego i przedstawiającej niezwykle doniosłe znaczenie dla przemysłu i handlu Zachodnich Niemiec.

Otwarcie tej pierwszej w Niemczech autostrady w dniu 6 sierpnia r.ub., obchodzone bardzo uroczyście, uświetnione zostało wielkim zjazdem gwiaździstym urządzonym przez Powszechny Niemiecki Klub Automobilowy (ADAC), który patronował budowie autostrady.

Zofja Kłaczyńska.

Inż. Adam MINCHEJMER.

BLASKI I CIENIE AMERYKAŃSKIEGO AUTOMOBILIZMU I PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO.

Gdy wymienia się u nas wyraz ,,kryzys'', to ludzie z rozpaczliwem wprost znudzeniem odwracają się, nie chcąc już nic słyszeć o tym tak oklepanym i niemiłym temacie.

Niemniej jednak istnieje cały szereg bardzo ciekawych zjawisk i skutków wywołanych przez kryzys w niektórych większych organizmach gospodarczych i którym warto poświęcić trochę uwagi, ponieważ są u nas przeważnie wcale nieznane.

Na tem miejscu chciałbym przedstawić sytuację jaka wytworzyła się wskutek kryzysu w amerykańskim automobiliźmie. W poprzednich numerach ,,Auta'' było parę luźnych wzmianek o stanie tegorocznej produkcji samochodów w Stanach Zjednoczonych, nie dawały one jednak obrazu całości, który można sobie uzmysłowić dopiero na podstawie danych statystycznych ogłoszonych przez Amerykańską Izbę Samochodową w wydawnictwie p. t. ,,Facts and Figurs on Automobil Industry'' za rok 1931.

Na wstępie przypomnijmy sobie parę cyfr ilustrujących nieprzerwany od czasu wojny do 1929 roku rozwój produkcji samochodowej i wzrost liczby kursujących w Stanach samochodów.

W poszczególnych latach ilość zarejestrowanych samochodów była następująca:

rok 1920	9 232 000	sam.
1921	10 463 000	,,
1922	12 238 000	,,
1923	15 092 000	,,
1924	17 595 000	,,
1925	19 937 000	,,
1926	22 001 000	,,
1927	23 133 000	,,
1928	24 493 000	,,
1929	26 501 000	,,

Dane tej tabeli, jak również i następnych odnoszą się do grudnia każdego roku.

W tym samym okresie roczna produkcja samochodów wynosiła:

rok 1920	2 227 000	szt.
1921	1 682 000	,,
1922	2 646 000	,,
1923	3 180 000	,,
1924	3 737 000	,,
1925	4 428 000	,,
1926	4 506 000	,,
1927	3 580 000	,,
1928	4 601 000	,,
1929	5 622 000	,,

Nieoczekiwane zmniejszenie się produkcji w 1927 roku — to skutek zatrzymania zakładów Forda w celu ich reorganizacji i przygotowania produkcji nowego modelu. Zatrzymanie warsztatów było przeprowadzone bez uprzedzania o tem rynku i pozostałe firmy ani nie mogły się do tego przygotować, ani wykorzystać należycie konjunktury wytworzonej przez nieobecność na rynku wyrobów Forda.

Zanim przystąpimy do zanalizowania rozmiarów klęski zadanej amerykańskiemu automobilizmowi przez kryzys, warto sobie jeszcze zdać sprawę nietylko z ilościowego jego rozwoju, ale niejako i z jego ustroju wewnętrznego i z roli, jaką on jeszcze i obecnie odgrywa w życiu społecznem i ekonomicznem Stanów.

Automobilizm pojęty jako całość — jako produkcja samochodów, handel niemi i wszelkie zjawiska związane z ruchem samochodów, ich eksploatacją i t. p. — jest w Stanach Zjednoczonych jednym z najważniejszych składników życia gospodarczego.

Wartość rocznej produkcji wytwórni samochodowych wyniosła w 1929 roku 3 723 000 000 — blisko 4 miljardy dolarów i postawiła przemysł samochodowy na czele wszystkich innych. Przewyższa ona znacznie wartość rocznej produkcji przemysłu metalurgicznego, wyno-

szącą 3 366 000 000 $, jak również i pozostałego przemysłu mechanicznego, wynoszącą 2 791 000 000 $ Podane wyżej sumy stanowią jedynie wartość nowozbudowanych samochodów, gdy jednak do niej dodamy wartość wyprodukowanych w odrębnych fabrykach karoseryj, części zapasowych, akcesoryj, opon oraz materjałów pędnych dla samochodów, otrzymamy zawrotną wprost sumę 8 671 000 000 $, co stanowi 12,3%, czyli prawie 1/8 wartości całej produkcji przemysłowej Stanów w roku 1929.

Nie należy jednak zapominać, że przemysł samochodowy nie zużytkowuje dla swej produkcji surowców, któreby sam wydobywał z jakichś złóż naturalnych, ale korzysta z całego szeregu wytworów innych dziedzin przemysłu, cyfra więc wartości jego produkcji zawiera już niejako w sobie wartość zużytych materjałów, w stosunku więc do rzeczywiście wytworzonego w danym roku bogactwa stanowi znacznie więcej niż 1/8

Z drugiej zaś strony zużywając olbrzymie ilości materjałów daje możność rozwoju całemu szeregowi dziedzin produkcji i będąc często niemal jedynym, a w każdym razie największym odbiorcą wogóle umożliwił ich istnienie i rozwój. Amerykański automobilizm zużywa więc naprzykład:

85%	produkcji	benzyny,
81,6%	,,	gumy,
72%	,,	stali stopowych (specjalnych),
60%	,,	szkła w płytach,
54%	,,	kutego żelaza,
53%	,,	smarów,
51%	,,	skóry,
35%	,,	ołowiu,
32%	,,	niklu,
30%	,,	blachy stalowej, i t. p. i t. p.

Już sam więc przemysł samochodowy odgrywa niesłychanie ważną rolę w całości życia gospodarczego Stanów, cóż zaś dopiero należy powiedzieć o roli gospodarczej 26 000 000 kursujących w kraju samochodów.

Stanowią one największe źródło energji mechanicznej; moc rozwijana przez ich silniki wynosi fantastyczną cyfrę 1 424 980 000 koni mechanicznych, co stanowi aż 85% mocy rozwijanej przez wszystkie źródła energji i silniki zainstalowane w Stanach. Daleko za samochodami idą koleje, których parowozy rozwijają

	109 331 000	KM	czyli	6,5%
później silniki w rolnictwie o mocy	49 151 000	,,	,,	2,9%
w elektrowniach . . .	43 000 000	,,	,,	2,7%
w przemyśle	20 092 000	,,	,,	1,2%
na okrętach	8 896 000	,,	,,	0,5%

Samochody osobowe, których ilość w Stanach wynosi 87% wszystkich samochodów, stanowią tu zasadniczy środek komunikacji, a ponieważ jeden samochód osobowy przypada na 5,5 mieszkańców, cała ludność Stanów mogłaby wsiąść w nie i wyjechać równocześnie na wielki spacer.

Samochody osobowe są zarazem najbardziej rozpowszechnionym technicznym przedmiotem codziennego użytku, jest ich więcej niż telefonów, radjoodbiorników, aparatów fotograficznych, kuchenek gazowych, odkurzaczy i t.p. Stały się jednem słowem najniezbędniejszym przedmiotem prawie każdego amerykanina, bez którego życie amerykańskie straciłoby swój istotny charakter.

Posiadanie ich nie jest przywilejem ludzi miasta, przeciwnie, właśnie w wielkich miastach jest ich stosunkowo najmniej, a większość samochodów rozrzucona jest po całym kraju, zwłaszcza na terenie stanów rolniczych i niezbyt gęsto zaludnionych, a więc w Kalifornji, gdzie jeden samochód przypada na 2,77 mieszkańca, w Nevada — 2,83, w Iowa — 3,3, Nebrasca — 3,31, — natomiast w wielkich miastach, np. w Nowym Yorku — 14,2, Philadelphji — 10,3, Chicago — 8,1.

Samochód w Stanach Zjednoczonych jest naprawdę zdemokratyzowany i nie stanowi przedmiotu zbytku, dostępnego dla najzamożniejszych. Przeciętna cena samochodu zmalała z 1000 $ w roku 1920 do sumy zaledwie 580 $ w roku 1931. Samochody, których cena jest niższa od 750 $ stanowią 85% całej rocznej produkcji w roku 1931, przyczem w roku tym 62% wszystkich nowych samochodów zostało kupione przez osoby, których roczny dochód jest niższy od 3000 $, co na stosunki amerykańskie nie jest wcale sumą wielką.

Samochód osobowy, będący indywidualnym środkiem lokomocji o ile nie każdego przeciętnego amerykanina, to przynajmniej każdej prawie rodziny w Stanach, służy nietylko do przejażdżek i spacerów, ale jest w przeważającej liczbie wypadków niejako narzędziem pracy, umożliwia ludziom pędzenie takiego, a nie innego trybu życia. Ale poza samochodami osobowemi jest jeszcze w Stanach przeszło 3,5 miljona samochodów ciężarowych, biorących bezpośredni udział w gospodarczem życiu kraju. Znaczna ich część znajduje się w posiadaniu rolnictwa, dowożąc jego produkty do miast, część posiadana jest przez linje kolejowe, które używają ich do rozszerzenia zakresu swych możliwości transportowych, pozatem rozporządzają niemi poszczególne przedsiębiorstwa przemysłowe, budowlane, handlowe i t. p.

(Dokończenie nastąpi.)

STRONICA PRAWNIKA.

USTAWA A ŻYCIE.

(Dokończenie).

Wobec tego, że oskarżony Mal..., zapowiedział założenie apelacji na powyższy wyrok, Sąd w dniu 8 czerwca 1932 roku przesłał mu następujące

Uzasadnienie

Na rozprawie w dniu 6 maja 1932 roku obaj oskarżeni nie przyznali się do winy. Oskarżony Fr. Lew... wyjaśnił, że jadąc ul. Poznańską od Al. Jerozolimskiej w stronę ul. Pięknej i dając sygnały zgodnie z przepisami przed skrzyżowaniem ulic, znalazł się na kwadracie skrzyżowania ul. Poznańskiej z ul. Wilczą, gdy nagle z ul. Wilczej od strony Emilji Plater wyjechał samochód prowadzony przez oskarżonego Fr. Mal... Oskarżony Mal..., znów wyjaśnił, że jadąc ul. Wilczą od Emilji Plater w stronę Marszałkowskiej dał kilka sygnałów przed wyjazdem na skrzyżowanie, zauważywszy na skrzyżowaniu samochód taksówkę prowadzoną przez oskarżonego Lew... Obaj zaś oskarżeni wyjaśnili, że chcąc uniknąć wypadku, skręcili gwałtownie w przeciwne strony, mimo to jednak zderzenia nie uniknęli.

Zderzenie to spowodowało uszkodzenie cielesne pasażera E. Orn..., który doznał uszkodzenia nogi i okaleczenia głowy, a które to uszkodzenia Sąd, zgodnie z opinją biegłego dr. Felca uznał jako ciężkie uszkodzenie ciała, gdyż spowodowało długotrwające zakłócenia funkcjonalne.

Na podstawie wyjaśnień oskarżonych oraz w świetle zeznań świadków zostało ustalone, że oskarżony Lew..., jadąc ul. Poznańską w stronę Pięknej dawał przed wjazdem na skrzyżowanie ulic Poznańskiej i Wilczej sygnały, że jechał on w tym momencie z normalną szybkością, że samochód — taksówka, prowadzona przez oskarżonego Lew..., znajdowała się już w połowie skrzyżowania ulic, gdy na skrzyżowanie to wjechał samochód prowadzony przez oskarżonego Fr. Mal..., co kategorycznie ustalili świadkowie, że szybkość samochodu prywatnego, prowadzonego przez oskarżonego Mal... była większa od szybkości taksówki, że oskarżony Mal... po wypadku chciał uciekać. Zeznanie świadka Kaz..., studenta Politechniki potwierdził w całości świadek Lew..., brat oskarżonego, który zaznaczył, że taksówka minęła już środek skrzyżowania w momencie, gdy do skrzyżowania dojechał samochód prywatny.

Zeznaniom świadka Kol..., które stoją w sprzeczności z zeznaniami innych świadków, gdyż zeznał on, że samochód prywatny prowadzony przez Mal... był już prawie na środku skrzyżowania, Sąd nie dał wiary, gdyż świadek ten, jak zresztą sam wyjaśnił, był oddalony od miejsca wypadku około 100 metrów w linji prostej, co nie daje możności dokładnej obserwacji przebiegu zderzenia, które inni świadkowie oglądali zbliska.

Sąd, jako najwyższy ekspert, nie podzielił opinji biegłego Rychtera, który ustalił, że oskarżony Lew... prowadząc taksówkę przekroczył w czasie wypadku § 40 Rozp. Min. Rob. Publ. i Min. Spr. Wewn. z dn. 27.I 1928 r. o pierwszeństwie przejazdu, służącem pojazdom nadjeżdzającym ze strony prawej, bowiem położenie obu samochodów po wypadku nie obala kategorycznych zeznań świadków Kaz... Lew... i Bral..., których zeznaniami ustalone zostało, że samochód-taksówka był już w połowie skrzyżowania w chwili, gdy samochód prywatny, prowadzony przez oskarżonego Mal. wyjechał z ul. Wilczej, Położenie to bowiem było wypadkową szybkości, intensywności hamowania, zwrotności samochodów i szybkości reakcji na podniety zewnętrzne u każdego z szoferów, a jak wiadomo, szybkość tej reakcji bywa różna u różnych ludzi. Pozatem § 40 pomienionego wyżej Rozporządzenia względnie § 56 Rozp. Kom. Rządu m. Warsz. z dn. 15.V 1925 mówi o tem, że kierowca powinien dać pierwszeństwo przejazdu pojazdowi nadjeżdzającemu z jego prawej strony. **Przepis ten jednak nie może być brany pod uwagę w danym wypadku.** Wydając omawiany przepis, ustawodawca miał na celu ustalenie, kto z nadjeżdzających ma pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniu ulic. **W danym jednak wypadku o pierwszeństwie przejazdu mowy być nie może, gdyż na przewodzie sądowym zostało niespornie ustalone, że taksówka była już w połowie skrzyżowania, a więc stanowiła przeszkodę do przejazdu** właśnie w chwili, gdy do skrzyżowania dojechał samochód prywatny oskarżonego M.

Sąd na podstawie powyższych ustaleń doszedł do przekonania, że winę wypadku ponosi jedynie oskarżony Mal..., gdyż oskarżony Lew... był już z taksówką na skrzyżowaniu ulic, gdy do skrzyżowania tego dojechał oskarżony Mal...; pozatem obowiązkiem Mal... było w momencie dojazdu do skrzyżowania wstrzymać zawczasu samochód, czego on nie uczynił, tembardziej, że jak sam oświadczył, zauważył on przed wypadkiem taksówkę Lew... na ul. Poznańskiej. Ustalenie szybkości obu pojazdów jest niezmiernie trudne i usuwa się z pod oceny Sądu. Wobec niemożliwości ustalenia, czy oskarżony Mal... przekroczył przepis o szybkości jazdy, Sąd zakwalifikował przestępstwo z części I punkt 1 art. 474 Kod. Karn.

Przechodząc zaś do wymiaru kary i mając na względzie szybkość następujących po sobie faktów, objek-

tywnie poważne skutki czynu przestępnego oraz pewną trudność prowadzenia pojazdu na tem skrzyżowaniu ulic, Sąd uznał za słuszne i sprawiedliwe skazać Fr. Mal... z mocy art. 474 cz. I p. 1 K. K. na jeden miesiąc aresztu, zaś Fr. Lew... uniewinnić.

Oto treść motywów tego niezmiernie ciekawego wyroku. Ma on znaczenie zasadnicze, gdyż nietylko rozstrzyga daną sprawę, ale stara się dociec, co prawodawca miał na celu, wydając taki lub inny przepis.

Jak zaznaczyliśmy, skazany Fr. Mal... od wyroku tego założył apelację. W dniu 24 sierpnia 1932 roku Wydział IX Odwoławczy — Karny Sądu Okręgowego w Warszawie po rozpoznaniu skargi apelacyjnej Fr. Mal... na wyrok Sądu Grodzkiego z dnia 6.V 1932 r. wydał następujący umotywowany.

WYROK
W Imieniu Rzeczypospolitej Polskiej
(Skład Sądu i t. d.).

Jak wynika z przewodu sądowego I instancji samochód, prowadzony przez oskarżonego, zderzył się z taksówką na skrzyżowaniu ulic. Z zeznań świadków wynika, że obydwa jechały z równą mniej więcej szybkością. Biegły inż. Rychter stwierdził w swej opinji, że taksówka nie trzymała się przepisów, w myśl których winna była ustąpić pierwszeństwa samochodowi, kierowanemu przez oskarżonego. **Obowiązku tego nie uchyliłby fakt częściowego wjechania na skrzyżowanie przez taksówkę.** — Moment ten zresztą odpada, tak wobec sprzeczności zeznań świadków: Kaz... Lew...-Kol... i Bral..., którzy rozmaicie ustalają miejsce taksówki, jak i wobec faktu, stwierdzonego tak przez oskarżonego Lew..., jak i przez świadków, że zderzenie nastąpiło w środku skrzyżowania, co przemawia za tem, że oba pojazdy z równej odległości wjechały w skrzyżowanie, czyli, że nie może być mowy o pierwszeństwie taksówki. Próba ucieczki oskarżonego nie jest dowodem winy, lecz może być usprawiedliwiona napastliwą zwykle w tego rodzaju wypadkach postawą przechodniów. Wreszcie nie ulega wątpliwości, że oskarżony, który jechał przepisowo, a nawet wjeżdżając w skrzyżowanie, skręcił w prawo celem uniknięcia wypadku, nie mógł liczyć się z ewentualnością niewłaściwej jazdy taksówki.

Wobec powyższego uznając winę oskarżonego za nieudowodnioną Sąd Okręgowy orzekł:

,,Na mocy art. 358 i 483 k. p. k. zaskarżony wyrok Sądu Grodzkiego w Warszawie z dn. 6 maja 1932 roku uchylić w części dotyczącej skazania Fr. Mal..., i tegoż Mal... z oskarżenia z art. 474 cz. I p. I K. K. uniewinnić".

Jak z treści wyroku tego wynika Sąd Odwoławczy stanął mocno na gruncie zasady, że nawet wjechanie w środek skrzyżowania ulic nie uchyla obowiązku dania pierwszeństwa drogi pojazdowi nadjeżdżającemu z prawej strony.

Henryk Gołogórski.

PRZYCZYNY PATOLOGICZNE WYPADKÓW SAMOCHODOWYCH

Francuski minister zdrowia publicznego powołał tylko co nową komisję dla badania patologicznych przyczyn wypadków samochodowych. W motywach powołania komisji podkreślono, że wypadki samochodowe, których różnorodność i ilość stanowi stale wzrastające niebezpieczeństwo publiczne, mają częstokroć powód w objawach patologicznych, które należy poznać.

Dużą rolę odgrywają libacje i objadanie się w czasie wycieczek świątecznych. Należy również brać pod uwagę silne podniecenie, spowodowane rozwijaniem wielkiej szybkości i wyprzedzaniem innych pojazdów. Z drugiej strony zmęczenie z powodu wielogodzinnego prowadzenia pojazdu przytępia uwagę i reagowanie na bodźce zewnętrzne.

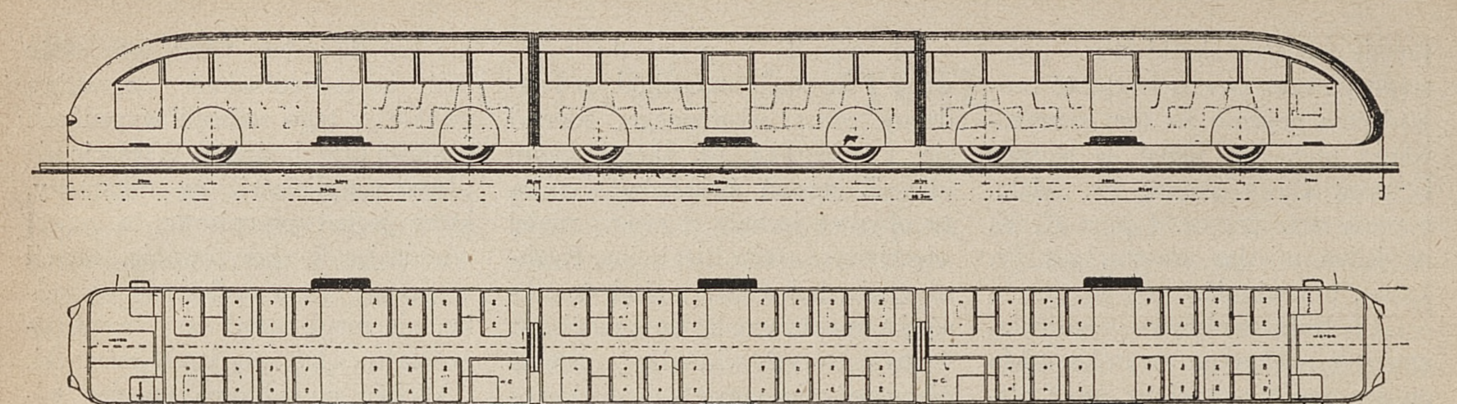
Dla zbadania problemów fizjologicznych i medycznych, które powodują za częste wypadki samochodowe i dla wyciągnięcia odpowiednich nauk na przyszłość, została utworzona wymieniona specjalna komisja.

W skład tej komisji weszli wybitni przedstawiciele przemysłu samochodowego, Automobilklubu Francji, sfer medycznych i administracji. Jednakże opinja publiczna wątpi aby rezultaty prac tej komisji dały pozytywne wyniki, ponieważ na drodze zawsze się znajdą pijacy, nerwowcy i ludzie nieoględni. Przyczyny ,,patologiczne" są bardzo trudne do usunięcia, o ile nie zabronić sprzedaży alkoholu i nie zamknąć karczem i zajazdów w święta, nie poddawać automobilistów codziennym badaniom lekarskim, i wreszcie nie zmusić ich do używania regulatorów, ograniczających szybkość.

Zresztą wypadki powstają nietylko z powodu zaburzeń patologicznych kierowców, ale również z powodu wad maszyn i warunków drogowych.

Krytycy nowej komisji twierdzą, że zniesienie jednego przejazdu kolejowego w poziomie, lub zmiana trasy drogi, zbudowanej w okresie dyliżansów, uratuje więcej istnień ludzkich, niż wyszukiwanie przyczyn patologicznych wypadków.

Inż. Ryszard Minchejmer.



Autobus szynowy Austro-Daimler potrójny z 2 wozami silnikowymi.

ROZWÓJ BUDOWY I ZASTOSOWANIE AUTOBUSÓW SZYNOWYCH SYSTEMU AUSTRO-DAIMLER

(Przedruk z Inżyniera Kolejowego).

Od czasu ukazania się w Nr. 8 „Inżyniera Kolejowego" z dn. 1 sierpnia r. b. artykułu o autobusach szynowych Austro-Daimler na pneumatykach w budowie autobusów Austro-Daimler, ich rozwoju konstrukcyjnym i stwarzaniu typów, przystosowanych do celów wygodnej i szybkiej komunikacji szynowej, zaznaczył się wielki postęp, oparty na praktyce ciągłego ruchu.

Jak wiadomo, dn. 10 lipca r. b. po całym szeregu szczegółowych i pilnie studjowanych prób, podjął pierwszy próbny autobus szynowy Austro-Daimler na pneumatykach swą codzienną pracę komunikacyjną w ramach normalnego rozkładu kolejowego na trasie Wiedeń — Semmering. Osiągnięto nadzwyczajny wynik: 104 km ciężkiej trasy górskiej w 1 g. 25 m. Od połowy października r. b. przedłużono przejazd aż do Grazu. Obecnie codzienny przebieg wynosi 2×212=424 km, ze stale, aż do ostatniego miejsca, zapełnionym wozem. Taryfa: 3-ej klasy poc. pośpiesznego. Powodzenie takie zawdzięcza autobus szybkiej, taniej i wygodnej lokomocji, bez kurzu, dymu i hałasu. Oszczędność czasu: zamiast 5 godz. koleją — niecałe 3 godz. autobusem szynowym (w terenie górskim).

Do 10 listopada r. b., zatem po 4-miesięcznej eksploatacji, przebiegł ten pierwszy autobus już przeszło 40.000 km, czyli miesięcznie około 10.000 km. Tymczasem nowoczesna lokomotywa pośpieszna przebiega miesięcznie najwyżej 8.000 km.

Taka sprawność i wytrzymałość, jak dla pierwszego wozu próbnego, jest naogół wyjątkowa i daje dowód gruntownego przygotowania i konstrukcji, jaka się odrazu udała [1]).

[1]) Koszt biletu Wiedeń — Graz 212 km wynosi Sz. a. 23.50, t. j. w-g taryfy 3-ej klasy poc. pośp. W ciągu 3-ch tygodni od czasu wprowadzenia tego nowego przebiegu, dochód kolei wyniósł Sz. a. 13.500 za około 5.000 km. Poza tem autobus odbywa jeszcze normalne kursy Wiedeń — Semmering. Z ogólnego przebiegu 40.000 km — około 13.000 km przypada na częste demonstracyjne podróże różnych zainteresowanych delegacyj kolejowych tak, że w-g statystyki wóz przebiegł 27.000 km taryfowych z wpływem ok. Sz. a. 33.000. Zatem km taryfowy dał dochód brutto ok. 122 groszy austr.

Jako koszta eksploatacyjne notowano: Na 100 km przebiegu —

— paliwo	Sz. a.	12.50
oliwa	„	2.50
wynagrodz. kierowcy	„	3.—
koszta naprawy	„	2.—
różne		2.—
Na 100 km razem	Sz. a.	22.—

Na jeden km przypada zatem 22 gr. a. Tym sposobem jako czysty zysk pozostaje za 1 km — 1 Sz. a., gdyż wszelkie inne urządzenia organizacyjne kolei, tak pod względem personalnym jak i techniczno-materjałowym, muszą być niezależnie od ruchu autobusu szynowego prowadzone, wykonywane i utrzymywane.

Doskonałe wyniki pracy autobusu szynowego Austro-Daimlera na trasie Wiedeń — Semmering, tak pod względem technicznym, jak wygody i komfortu dla jadących, również niskie koszta eksploatacji w porównaniu z komunikacją kolejową, zainteresowały niezmiernie sfery międzynarodowe techniczno-kolejowe, które jednogłośnie uznały doniosłość konstrukcji zakładów Austro-Daimler dla rozwoju kolejnictwa. Przyznano też, że sposób zastosowania pneumatyków, jakie patent fabryki Austro-Daimler przewiduje, rozwiązuje dopiero praktyczne znaczenie ogumienia dla pojazdów, biegnących po szynach.

Zakłady Austro-Daimler wykonywują już obecnie cały szereg zamówionych szeroko i wąskotorowych autobusów, wśród których dominują zamówienia dla Italji i Ameryki Północnej.

Wykonywane są następujące modele (z uwzględnieniem szczególnych życzeń, dotyczących wykończenia karoserji):

Autobus normalno-torowy dla 32 pas. Dwukierunkowy. Rozstaw osi 5,2 m. Cała długość ok. 10,24 m. Szybkość ok. 100 km/g.

Autobus normalno-torowy dla 42 pas. Dwukierunkowy. Rozstaw osi 6,68 m. Cała długość ok. 11,72 m. Szybkość ok. 70 km/g.

Autobus wąsko-torowy (od 760 mm) dla 42 pas. Dwukierunkowy. Rozstaw osi 6,68 m. Cała długość ok. 11,72 m. Szybkość ok. 70 km/g.

Z wozem tym może być sprzęgnięta przyczepka, wykonana analogicznie do wozu motorowego, jednak bez silnika, również dla 42 pas. (razem 84 pas.). Pociąg taki zdolny jest osiągnąć szybkość ok. 60 km/g. na równinie.

Autobus normalno-torowy 2-silnikowy (express) dla 60 pas. Dwukierunkowy. Rozstaw osi zesp. 17 m. Cała długość ok. 216,6 m. Szybkość przy wspólnej pracy silników 130 km/g.

Autobus podwójny, złożony z 2-ch wozów silnikowych dla 2×30=60 pas. Dwukierunkowy. Rozstaw osi każdego wozu 5,2 m. Cała długość pociągu ok. 18,8 m. Szybkość przy wspólnej pracy silników ok. 120 km/g. Pociąg może być dzielony w-g wymagań ruchu.

Autobus potrójny, złożony z 2-ch wozów silnikowych i przyczepnego. 30+32+30=92 pas. Dwukierunkowy. Rozstaw osi każdego wozu 5,2 m. Cała długość poc. ok. 28,2 m. Szybkość, przy wspólnej pracy silników, ok. 100 km/g. Pociąg może być dzielony w-g wymagań ruchu.

Wszystkie autobusy szynowe Austro-Daimler, tak jedno- jak i dwumotorowe, zaopatrzone są w specjalny, dla tego celu zbudowany, niezmiernie sprawny i wytrzymały silnik 6-cyl. 80 KM o pojemności 4 L, na paliwo lekkie. Blok cylindrów z lekkiego stopu ze wstawianemi koszulkami cylindrowemi, górny rozrząd zawodów, wał korbowy oparty na 7 łożyskach, specjalny system smarowania pod ciśnieniem i chłodzeniem oleju, sprzęgło poślizgowe 4-biegowa cicha przekładnia (IV-ty bieg ponadbezpośredni) z zastosowaniem „wolnego koła" i t. d., — oto walory techniczne tego specjalnie po wielu studjach wybranego źródła energji. Silnik AD oznacza się poza tem wyjątkowo ekonomicznem zużyciem materjałów pędnych i smarnych.

Przy jego wysokim stosunku kompresyjnym (1:5,77) szczególnie korzystnie nadaje się do napędu, jako paliwo, rynkowa mieszanka spirytusowa (benzynowo-benzolowo-spirytusowa), natomiast znów możność skutecznego użytkowania technicz-

nego takiej mieszanki spirytusowej ma niezmiernie wielkie znaczenie gospodarcze dla kraju rolniczego.

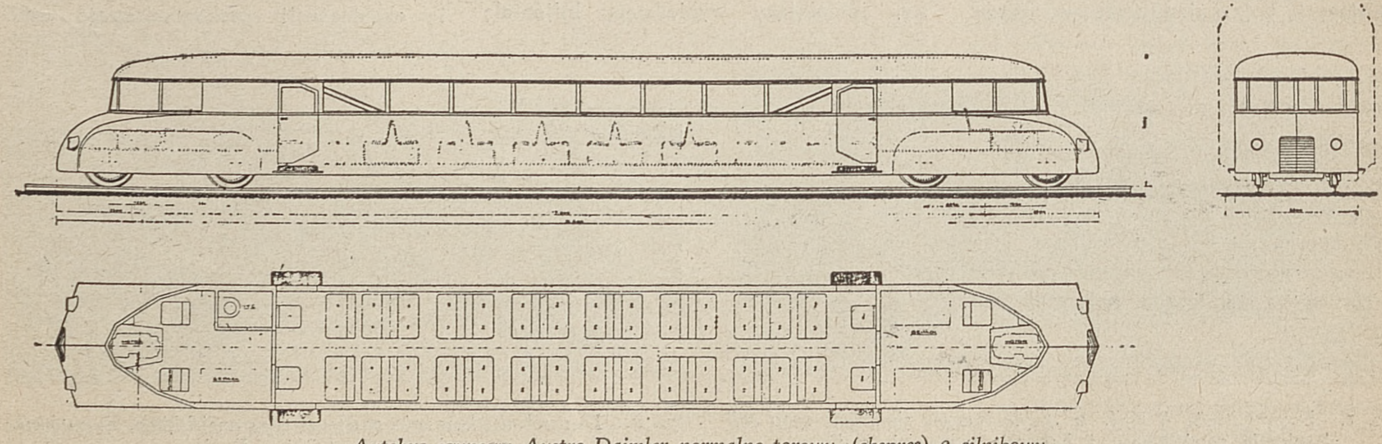
Powody, dla których fabryka Austro-Daimler dla motoryzacji swych autobusów szynowych wybrała silnik na lekkie paliwo, są następujące: Autobus szynowy winien prędko rozwijać duże szybkości, dlatego silnik musi być elastyczny, mieć duży zryw, poza tem silnik ze względów ekonomicznych winien być prawie całkowicie w energji swej wykorzystany.

Przy budowie autobusów szynowych szczególną uwagę zwrócono, ze względów korzystnej eksploatacji, na wagę wozu. Dla osiągnięcia tego celu potrzebne są zatem silniki, waga których wynosi max. 3 do 4 kg na 1 KM. Obecnie budowane t. zw. szybkobieżne silniki na ciężkie paliwo (ropowe), t. j. syst. Diesel, ważą nie mniej jak 8—10 kg na 1 KM.

Typy o mniejszej wadze są niepewne, a zatem nieodpowiednie dla tak odpowiedzialnej komunikacji, jak kolejowa.

Należy zwrócić uwagę na fakt, że wpływ samego zużycia materjałów pędnych na ekonomję ruchu wcale nie przedstawia tej ważności, jaką mu przypisują. Przy ostatecznym obrachunku kosztów eksploatacji i ustalaniu współczynnika sprawności ruchu autobusu szynowego, zużycie materjałów pędnych ma pewne znaczenie, jednak nie decydujące, jak również czy silnik na 100 km przebiegu (jak AD) zużywa 24 l. benzyny (przy miesz. benz.-benzol-spir. ok. 10% oszczędności), czy też 24 kg ropy, wzgl. oleju gazowego. Większe znaczenie ma waga, jak i duża różnica w cenach tych agregatów.

Należy mieć też na uwadze, że jeżeli np. silnik AD zużywa na 100 km tylko 1 kg oliwy — to zużycie tego smaru w silnikach ropowych wynosi początkowo ponad 2 kg, a wkrótce 3, 4, a często wię-



Autobus szynowy Austro-Daimler normalno-torowy (ekspres) 2 silnikowy.

cej kg, w zależności od zużycia wewnętrznych organów rotacyjnych.

Silnik AD należy do wyjątkowo ekonomicznych. Doświadczenia przeprowadzone na Politechnice Wiedeńskiej udowodniły, że zużycie materjałów pędnych, przy pełnem obciążeniu, wynosi wszystkiego 240 gr. na 1 KM/godz., co stanowi wynik bardzo korzystny. Nowoczesne silniki komunikacyjne syst. Diesel zużywają natomiast w najlepszym razie ok. 220 gr./KM/godz.

W komunikacji kolejowej należy się zawsze liczyć ze ścisłym rozkładem jazdy, jak również stale ta sama znana trasa jest jeżdżona, co zezwala w porównaniu i w przeciwieństwie do szosowego ruchu samochodowo-ciężarowego tak ustalić stosunek szybkości wozu (przekładnię), aby szybkość handlowa przebiegu odpowiadała najekonomiczniejszemu zużyciu paliwa.

Daleko ważniejszym momentem dla ekonomji ruchu, niż niewielka różnica w koszcie materjałów pędnych, jest, szczególnie na trasie o wzniesieniach lub częstych przystankach, — zmniejszenie martwego ciężaru samego pojazdu. Dla ekonomji zużycia paliwa ma to niezmiernie ważne znaczenie, czy na płatne miejsce pasażerskie przypada 600—800 kg ciągnionego martwego ciężaru pojazdu, jak to ma miejsce w motorowych wagonach kolejowych, lub innej dotychczas stosowanej zmotoryzowanej komunikacji szynowej, czy też przypada tylko 200 kg na pasażera, jak to ma miejsce w autobusach szynowych Austro-Daimler.

Martwy ciężar pojazdu w znaczniejszym stopniu oddziaływa na konieczność zwiększenia zasobu energji silnika, potrzebnego dla osiągnięcia przyśpieszenia i pracy na wzniesieniach, a w związku z tem i na rozchód i wykorzystanie paliwa, niż teoretyczna różnica w kosztach eksploatacji, jaką porównywa się między silnikiem t. zw. benzynowym a syst. Diesel'a.

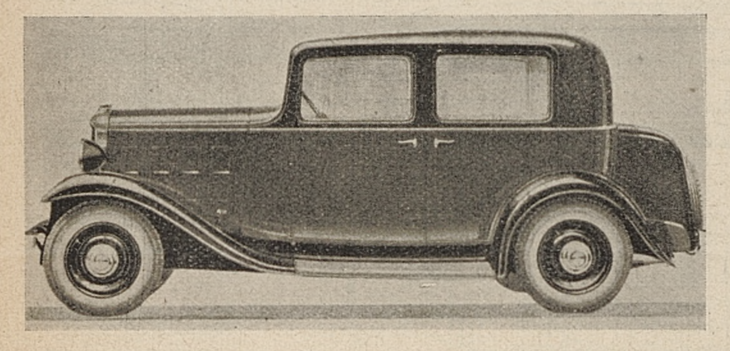
MAŁY SAMOCHÓD NA TLE SALONU PARYSKIEGO I LONDYŃSKIEGO 1932 R.

We francuskich i angielskich sferach automobilowych utarł się zwyczaj nazywania wystaw samochodowych w zależności od pewnych tendencji konstrukcyjnych, jakie corocznie one ujawniają. Ostatni Salon Paryski słusznie zatem zasłużył na miano Salonu niezależnego zawieszenia, w odróżnieniu od Olympji, którą jednogłośnie okrzyknięto salonem ulepszonej skrzynki biegów. Natomiast, rzucającą się w oczy, wspólną cechą obu wystaw, jest znaczny odsetek małych wozów, które nie tylko ilością, ale i jakością swą, biją w tym roku wszelkie dotychczasowe rekordy.

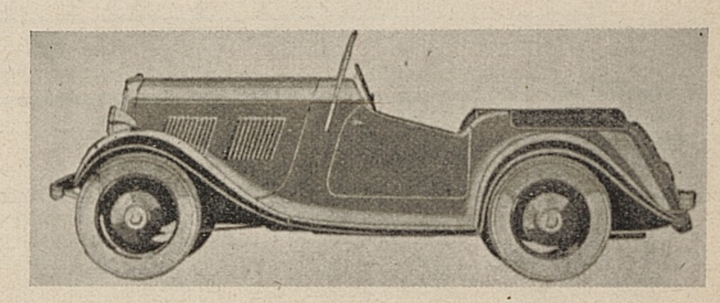
Są to wozy o silnikach pojemności 1100—1500 cm³, oszacowane podług francuskiego wzoru podatkowego na 7, 8 względnie 9 K. M. Do szeregu reprezentujących tę klasę wozów dochodzi w tym roku nowy Citroën 8 C. V. (fig. 1), którym słynny fabrykant kompletuje serję swych 4- i 6-cylindrówek z silnikiem elastycznie zawieszonym (licencja Chryslera).

Równocześnie klasa samochodów najmniejszych, t. j. o silniku nie przekraczającym 1100 cm³ pojemności, zyskuje coraz bardziej na popularności. Przyczyny tego doszukiwać się należy w pierwszym rzędzie we wspaniałym rozwoju techniki samochodowej, która rozporządza dziś środkami, umożliwiającemi seryjną budowę takich miniaturowych samochodów. Nie są to już jednak owe ustawicznie psujące się zabawki mechaniczne z przed laty, lecz, pomimo zredukowanych rozmiarów, wehikuły w całym tego słowa znaczeniu utylitarne. Zdaje się, że najlepszym protektorem tej kategorji wozów okazał się tym razem kryzys materjalny, skłaniający wybiedzoną klijentelę do szukania najbardziej ekonomicznego środka lokomocji, którą w tych warunkach jedynie mały wóz zapewnić może.

Charakterystycznem jest, że pomimo tak silnie zaakcentowanej w Europie tendencji do budowy małych wozów, w Ameryce nie znalazły one uznania. Cały szereg odnośnych projektów i zamiarów spalił na panewce, a produkcja Amerykańskiego Austina, za licencją angielskiego wozu tejże marki, nie ma zdaje się podstaw trwałej egzystencji. Jankesów, myślących kategorjami drapaczy nieba i zakochanych w przepychu i wygodzie, przeraża widocznie perspektywa jazdy z kolanami umieszczonemi w sąsiedztwie brody, połączona z dręczącą manipulacją biegami. W istocie liczni właściciele Fordów, Chevroletów i Plymouthów nie mogą się na te braki uskarżać, jakkolwiek do niedawna wozy te jedynie o kilkadziesiąt dolarów przewyższały w cenie Austina. Amerykańską klijentelę sugestjonuje jedynie cena kupna, tak jakby nie wiedziała ona wcale, że dopiero koszta eksploatacji nieekonomicznego wehi-



Rys. 1. Nowy Citroën 8 KM. z 4-cylindrowym silnikiem 1500 cm³ elastycznie zawieszonym i karoserją całkowicie stalową.

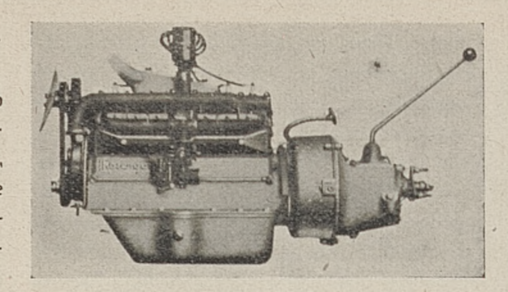


Rys. 2. Dwuosobowa karoserja sportowa typu angielskiego, zmontowana na podwoziu Brytyjskiego Forda.

kułu najdotkliwiej odbijają się na budżecie.

Podejmując (z zastrzeżeniem!) sposób rozumowania p. Norman'a G. Shidle, autora artykułu „Smallec and Cheaper?", zamieszczonego w czerwcowym numerze „The American Automobile", uwzględnimy cenę kilku najtańszych wozów amerykańskich w zależności od wagi.

Jak widać z poniższej tabelki, najtańszym z tego punktu widzenia okazuje się



Rys. 3. 6-cylindrowy silnik sam. Rosengart o wymiarach 56 × 74,5.

Marka	Rodzaj karoserji	Cena w dolarach	Waga w funt. ang.	Cena jednostkowa w centach
American Austin .	Business Coupe 2 osob.	330	1120	29,5
Ford	Tudor Sedan 5 „	450	2357	19
Essex „Terraplane"	Coach . . . 5 „	475	2205	21,5
Plymouth	Thrift Sedan 5 „	495	2690	18,4
Chevrolet	Coach . . . 5 „	495	2665	18,6
Ford V8	Tudor Sedan 5 „	500	2443	20,4

Plymouth, którego odnośna cena jednostkowa wynosi 18,4 centów za każdy funt wagi. Mnożąc tę sumę przez wagę Austina, uzyskujemy sumę dol. 206, a zatem o dol. 124 niższą od jego obecnej ceny rynkowej. Praktycznie jest to cena nieosiągalna, gdyż cena obecna dol. 330 jest już rekordem taniości. Gdyby jednak, dzięki fabrykacji masowej dorównującej ilościowo np. Plymouthowi, udało się obniżyć cenę tego wozu na dol. 250 — niezawodnie szanse powodzenia jego wzrosłyby znacznie.

Narazie jednak mały samochód, czyli, jak go tam nazywają „baby car" pozostaje nadal poza sferą rosnącej ciągle konkurencji, co jednak nie przeszkodziło niektórym fabrykantom do zwęszenia w nim „businssu" na stosunki Europejskie. Wyrazem tego jest produkowany początkowo w Anglji a obecnie i we Francji mały Ford (fig. 2) a w Niemczech Opel, który jest własnością G. M. C.

Przechodząc do opisu kilku najciekawszych wozów z kategorji najmniejszych, ujmę je w następujące 3 grupy:

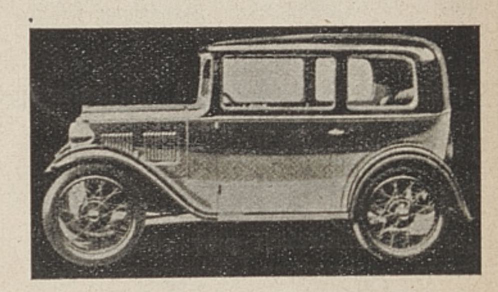
1⁰ Małe samochody konstrukcji klasycznej,

2⁰ Wozy konstrukcji uproszczonej, t. j. cyclecary,

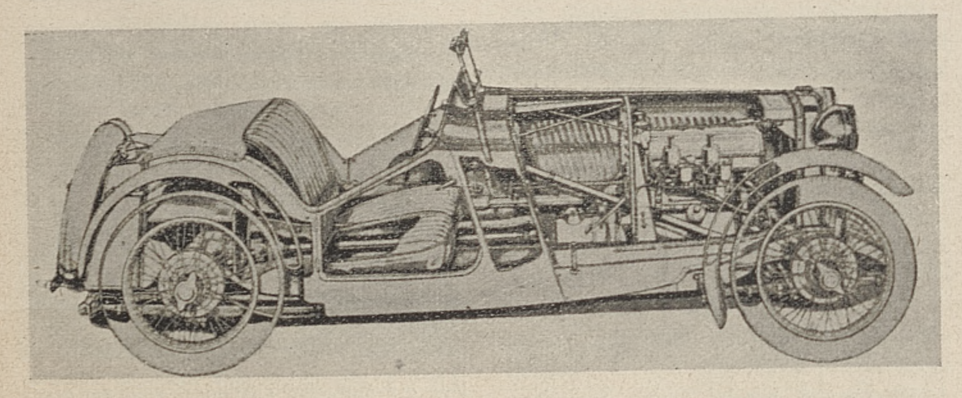
3⁰ Wozy o odbiegającej od szablonu budowie.

Samochodziki konstrukcji klasycznej charakteryzuje mały, bo w granicach 750—1100 cm^3 pojemności, utrzymany silnik 4- rzadziej 6-cylindrowy (Rosengart, fig. 3), szybkoobrotowy i wysokoskomprymowany, oszacowany podług francuskiego wzoru podatkowego na 4, 5 lub 6 K. M. Jego dość znaczna, bo często 20 K. M. przekraczająca moc efektywna pozwala na rozwijanie poważnej szybkości, dochodzącej nieraz do 90 km. na godzinę, pomimo zastosowania dużej przekładni w moście tylnym, dającej wystarczającą rezerwę mocy dla pokonywania wszelkich oporów drogi. Odchylenia od tej normy są jednak dość znaczne, skoro najmniejszy bodaj z tej kategorji samochód Donnette 4 C. V. wyposażony w 2-cylindrowy 2-taktowy silnik objętości skokowej 740 cm^3 osiąga szybkość 74 km. na godzinę, podczas gdy angielski samochodzik sportowy M. G. Midget (fig. 4) z silnikiem 847 cm^3 rozwija 130 km. Stosowane są najczęściej silniki „kwadratowe", t. j. o krótkim skoku, a co zatem idzie, o zredukowanej szybkości linjowej tłoka.

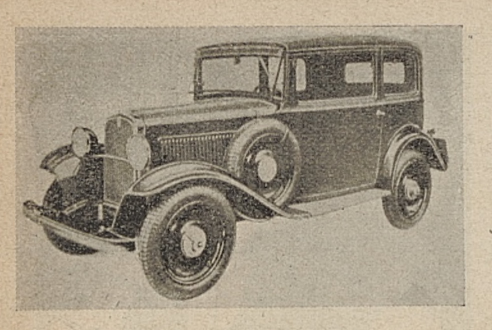
Istnieje wyraźna skłonność do stosowania 4-biegowej skrzynki biegów wraz z wszelkiemi jej ulepszeniami. 4-biegowa przekładnia o dwóch biegach cichych daje się w tym roku zaobserwować poraz



Rys. 5. Austin Seven jest bezsprzecznie najpopularniejszym samochodem w swej kategorji w Anglji.



Rys. 4. Przekrój słynnego angielskiego samochodu M. G. Midget 847 cm^3 rozwijającego 130 klm na godz.



Rys. 6. Sam. Fiat model 508 skarosowany jako 4-cylindrowa limuzyna rozwiązuje problem taniej i wygodnej lokomocji.

pierwszy na angielskich samochodach Austin Seven (fig. 5) i Morris Minor.

Waga samochodów tej klasy jest nieraz stosunkowo znaczna, skoro dochodzi do 750 kg. przy 4-osobowej karoserji krytej. Zato jednak pod względem wyposażenia wewnętrznego i akcesorji niczem nie ustępują one dużym wozom.

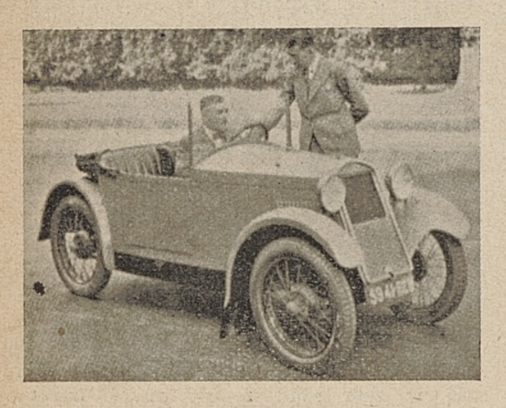
Za przedstawiciela tej kategorji uważać możemy niedawno wypuszczony na rynek samochód Fiat 508 „Princesse" (fig. 6). Jednoczy on w sobie te wszystkie cechy, które sławę włoskiego przemysłu samochodowego po szerokim świecie rozniosły — a więc nadzwyczajną precyzję konstrukcji przy równoczesnej trosce o harmonijny i estetyczny wygląd zarówno karoserji jak i podwozia. Notabene trudny w odniesieniu do małego samochodu problem karoserji wygodnej i jednocześnie estetycznej został, tym razem rozwiązany wprost po mistrzowsku. A oto garść szczegółów konstrukcyjnych tego ciekawego wozu:

Silnik 4-cylindrowy z zaworami bocznemi. Blok cylindrowy odlany ze specjalnego stopu chromo-manganowego. Wymiary cylindrów 65 × 75 mm, pojemność 995 cm³, co daje moc efektywną 22 K. M. przy 3400 obr./min. Zawieszenie silnika elastyczne za pośrednictwem 4 bloków gumowych. Zdejmowana głowica. Tłoki ze specjalnego stopu lekkiego pracują w doskonałych warunkach termicznych dzięki wprawionym w nie nierozrzarzalnym płytkom invarowym. Wał korbowy podparty na trzech łożyskach. Wał noskowy pędzony cichym łańcuchem. Smarowanie obu wałów odbywa się pod ciśnieniem, pozostałych organów—za pomocą rozbryzgiwania. Zapłon bateryjny z awansem automatycznym. Karburator Solex ze starterem, ekonomizerem oraz filtrem powietrznym i benzynowym. Zbiornik 27-litrowy z rezerwą 4-ch litrów. Chłodzenie za pomocą termosyfonu. Sprzęgło jednotarczowe suche. Trójprzekładniowa skrzynka biegów przy redukcji mostu tylnego 8/41. Sterowanie śrubą bez końca i kołem śrubowem. Hamulce hydrauliczne na 4 koła wymiarów 17×3½. Rama kształtu trapezoidalnego wzmocniona trawersem krzyżowym. Zawieszenie przy pomocy 4-ch resorów eliptycznych z amortyzatorami hydraulicznemi. Odstęp kół 1 m. 200, rozstaw osi 2 m. 250. 12-voltowa instalacja elektryczna obejmuje: prądnicę, baterję akumulatorów, rozrusznik, reflektory o potrójnem natężeniu światła, tylne światło, sygnał oraz oświetlenie ścianki przyrządowej.

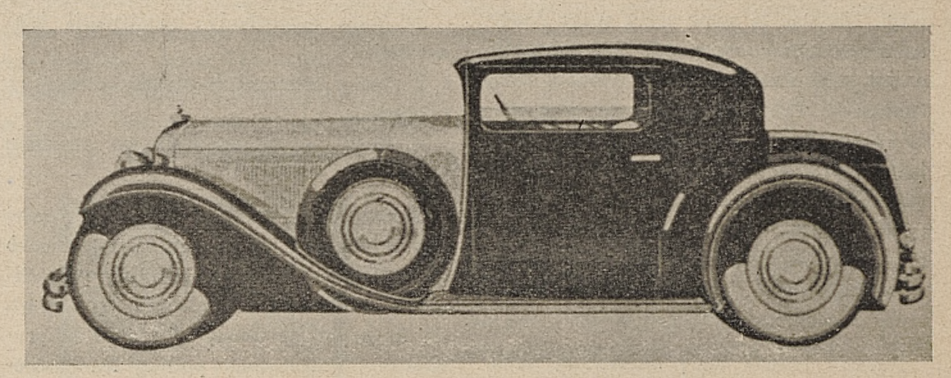
Do kategorji cyclecarów należały niegdyś samochody objęte formułą, która klasyfikuje wozy o łącznej pojemności cylindrów nie przekraczającej 1100 cm³ i wadze do 350 kg. wraz z karoserją. Jest to obecnie formuła o tyle przestarzała, że dzisiejsze konstrukcje takich samochodzików przekraczają bardzo często wagę 350 kg., jakkolwiek ich litraż bardzo rzadko tylko osiąga granicę górną 1100 cm³. W braku odpowiedniejszej definicji, nazwiemy tem mianem wszystkie wózki uproszczonej konstrukcji o 1-, 2-, rzadziej 4-cylindrowym silniku często dwutaktowym i chłodzonym powietrzem wliczając w to wszelkie 3-kołówki z Morganami i Sandfordami na czele.

Typowym takim cyclecarem jest ostatnio skonstruowany we Francji przez p. Salomona samochodzik „Cabri" (fig. 7). Jestto niezaprzeczenie jeden z najmniejszych samochodzików, jakie kiedykolwiek światło dzienne ujrzały. Świadczą o tem najlepiej jego specyfikacje: Silnik jednocylindrowy o wymiarach 72×95 mm, co odpowiada pojemności 387 cm³ i mocy podatkowej 2 K. M. Moc efektywna dochodzi jednak do 7—8 K. M. przy konsumcji 3½ litra paliwa na 100 km. i szybkości maximalnej 60 km/godz. Waga kompletnego samochodu z 2-osobową karoserją otwartą wynosi 350 kg. Rozstęp kół 1 m., rozstaw osi 2 m. 05.

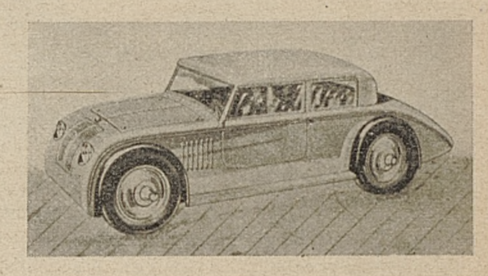
Pomimo niezmiernej lekkości i prostoty całej konstrukcji, miniaturka ta posiada wiele cech konstrukcyjnych dużego wozu, których doszukiwać się należy już to w jego czterotaktowym silniku z zaworami bocznemi, chłodzeniu za pomocą termosyfonu, smarowaniu pod ciśnieniem i instalacji elektrycznej Ducellier (oddzielne dynamo i starter). Dalszą analogję konstatujemy w budowie i rozplanowaniu organów podwozia, którego trapezoidalna rama o profilowanych podłużnicach i rurowych trawersach zawieszona jest z przodu na resorze poprzecznym, a z tyłu na dwóch pół-kantilewerach. Przeniesienie napędu odbywa się za pośrednictwem sprzęgła jednowarstwowego,



Rys. 7. Cyclecar „Cabri" najmniejszy wśród najmniejszych.



Rys. 8. Przez zastosowanie napędu na przednie koła, estetyczna karoserja samochodu „Derby" została bardzo wydatnie obniżona.



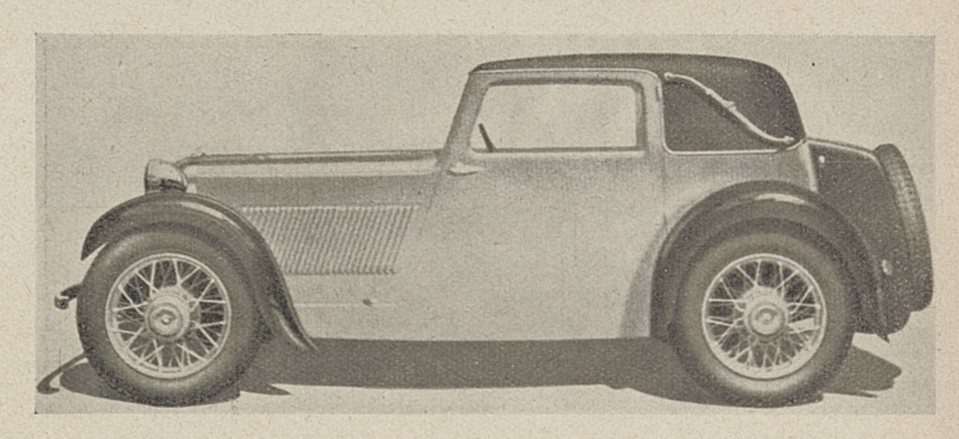
Rys. 9. Samochód Claveau o przednim napędzie przykuwa uwagę swą oryginalną karoserją aerodynamiczną.

pracującego na sucho, trójstopniowej skrzynki biegów wału kardanowego o dwóch przegubach i trybów Gleasona na oś tylną. Samochodzik zaopatrzony jest w hamulce na 4 koła oraz dwuosobową karoserję torpedo o nienagannym wyglądzie. Jest to chyba najmniejszy, najtańszy i najekonomiczniejszy z wehikułów motorowych doby obecnej i konkurować z nim mogą, z tego punktu widzenia, jedynie motocykle.

Do konstrukcji specjalnych zaliczam przedewszystkiem wózki z napędem przednim, jak D. K. W., B. S. A. Derby i. t. d. Napęd na przednie koła, pomimo zdobywania coraz liczniejszych adeptów, nie zdołał się jednak spopularyzować tak, jakby się tego spodziewać należało. Należy to chyba przypisać głównym wadom jego, t. j. złej akceleracji i trudnemu braniu wzniesień z powodu zmniejszonej w tych okolicznościach adhezji kół pędnych. W odniesieniu do małego samochodu wady te potęgują się jeszcze z uwagi na słaby silnik.

Ciekawą tego rodzaju konstrukcję stanowi wystawiony w obu salonach samochodzik Derby (fig. 8), w którym silnik wraz z całym zespołem napędowym i osią przednią w ciągu kilku minut daje się oddzielić od reszty wozu. Pod względem oryginalności konstrukcja ta ustępuje jednak samochodowi Claveau (fig. 9), którego opisowi warto poświęcić słów kilka.

Jest rzeczą powszechnie wiadomą, że każdemu samochodowi wypada pokonywać opory drogi i powietrza. Bronią zwalczającą opory pierwszej kategorji będzie lekkość samochodu, oporowi powietrza zaś, wypowie wojnę karoserja aerodynamiczna. Niektórzy nawet twierdzą, że samochód przyszłości składać się będzie z takiej aerodynamicznie oprofilowanej karoserji z wbudowanemi w nią organami mechanicznemi. Samochód Claveau nie odwraca wprawdzie na tyle dotychczasowego porządku rzeczy, aby pretendować do miana samochodu przyszłości, jednak bezsprzecznie należy on do „awangardy" w swej domenie.



Rys. 10. Angielski samochód „Standard" z 4-cylindrowym silnikiem pojemności 1005 cm³ i z karoserją sportową „Swalow".

W samochodzie tym znalazł zastosowanie napęd na przednie koła skombinowany z niezależnem zawieszeniem kół, eliminującem zupełnie osie. Dla lepszego wyzyskania przedniej części podwozia 4-cylindrowy silnik o pojemności 1125 cm^3 został tu skrócony przez ułożenie jego cylindrów parami w literę V. Przeciwległe bloki cylindrów przesunięto o 20 mm. w stosunku do siebie co pozwala na uproszczone osadzenie korbowodów na wspólnych dla dwóch przeciwległych cylindrów wykorbieniach wału (analogja do Forda V 8).

Przed silnikiem umieszczone zostało sprzęgło, złączone bezpośrednio z dyferencjałem, rozdzielającym ruch na 2 kardany poprzeczne i złączone z niemi koła. Natomiast 3-przekładniowa skrzynka biegów przeniesiona została na sam przód bloku napędowego, co znów pozwala na skrócenie maski, równoznaczne za zwiększeniem przestrzeni użytecznej karoserji i przesunięciem środka ciężkości do przodu. System kierowniczy jest podwójny, t. zn. że każde koło sterowane jest indywidualnie.

Ciekawe to podwozie uzupełnione jest karoserją aerodynamiczną, złożoną z symetrycznych elementów wymiennych. Serja karoserji obejmuje: 2-osobowy spider sportowy, 4-osobowe torpedo turystyczne, 2-osobowy kabrjolet oraz 4-osobową limuzynę.

Fr. J. Stykolt.

KRONIKA PRZEMYSŁOWO-HANDLOWA

ZMNIEJSZENIE DOCHODÓW Z PODATKU SAMOCHODOWEGO W NIEMCZECH.

W ciągu października 1932 r. wpłynęło w Niemczech z podatku samochodowego 14,555 miljonów marek, co daje w stosunku do dochodu z października 1931 r., który wynosił 16,79 milj. marek, spadek o 16%.

Od kwietnia do października 1932 r. podatki samochodowe przyniosły 113,39 milj. marek, w stosunku do 131 milj. marek w ciągu tychże miesięcy poprzedniego roku. W ten sposób ubytek za pierwszych 7 miesięcy roku podatkowego 1932 wynosi 17,61 milj. marek, przyczem jednakże należy uwzględnić niewielkie zmniejszenie stawek podatkowych w początku roku 1932.

DEFICYTOWOŚĆ PIERWSZYCH WŁOSKICH „AUTOSTRAD".

Założone w r. 1922 Towarzystwo budowy i utrzymania północno-włoskich dróg, przeznaczonych wyłącznie dla ruchu samochodowego (t. zw. „autostrad), biegnące z Medjolanu do Como, do Vergiate i do Varese znajduje się od pewnego czasu pod nadzorem sądowym.

Powodem trudności finansowych towarzystwa była okoliczność, że kapitału zakładowego, mającego wynosić 50 miljonów lirów nie udało się utrzymać, gdyż eksploatacja dróg ciągle wymagała nowych wkładów, które nie mogły być pokrywane z opłat za używanie dróg.

Likwidacja przedsiębiorstwa ma być w ten sposób przeprowadzona, że państwo włoskie samo obejmie te autostrady wraz z długami, wynoszącemi 40 miljonów lirów.

Ponieważ północno-włoskie autostrady były budowane przedewszystkiem ze względów strategicznych, a dopiero na drugim planie stało ich znaczenie komunikacyjne, państwo włoskie będzie musiało przejąć na siebie znaczne wydatki na utrzymanie i eksploatację tych dróg.

Niepowodzenie finansowe pierwszych autostrad nie wstrzymało dalszej budowy podobnych dróg we Włoszech, do czego jeszcze powrócimy na łamach „Auta".

Inż. Ryszard Minchejmer.

KRONIKA SPORTOWA

POBICIE TRZECH REKORDÓW MIĘDZYNARODOWYCH.

W dniu 19 i 20 grudnia rekordzista w kategorji 750 cm³ — Eyston przy współudziale doskonałych kierowców Denly i Wisdom pobił na torze Montlhery na samochodziku M. G. dalsze trzy rekordy międzynarodowe, a mianowicie rekord 1000 mil i 2000 klm. oraz rekord 24 godzin przebywając w tym czasie 2727 klm. 201 z przeciętną szybkością 113 klm. 633. W najbliższym czasie Eyston zamierza zaatakować dalsze rekordy w kategorji 750 cm³.

ALFA-ROMEO WYCOFUJE SIĘ NA ROK 1933 Z ZAWODÓW.

Świetna firma Alfa-Romeo oznajmiła w dłuższym komunikacie rozesłanym do prasy, że w roku 1933 powstrzymuje się od udziału w jakichkolwiek zawodach. Firma Alfa-Romeo uzasadnia swoją abstynencję tegoroczną z jednej strony koniecznością zmniejszenia kosztów prowadzenia wytwórni dla umożliwienia obniżenia ceny swoich wozów seryjnych, z drugiej zaś strony pragnieniem opracowania w spokoju wyników i doświadczeń osiągniętych w licznych poprzednich zwycięstwach. Jednocześnie firma Alfa-Romeo zwraca uwagę, że w roku 1933 poraz ostatni znajdzie zastosowanie stara formuła wyścigowa, tak, że ewentualne zwycięstwa tegoroczne nie dałyby już tych korzyści, jakie osiągano poprzednio. W ten sposób tego roku w wielkich zawodach międzynarodowych startować będą jedynie Alfy prywatnych posiadaczy; piękne zaś jednomiejscówki, które tyle wawrzynów zdobyły dla firmy pozostaną narazie w garażach, gdyż Alfa-Romeo odmówiła sprzedania ich prywatnym osobom.

Nic jeszcze napewno nie wiadomo co wobec powyższej decyzji zamierzają uczynić słynni jeźdźcy firmowi: Nuvolari, Caracciola, Borzacchini i Campari. Podobno zamierzają oni nabyć dwumiejscowe dwulitrówki tejże firmy i startować na własne ryzyko i na własny rachunek.

NOWE WYDAWNICTWA

Mjr. Henryk Gąsiorowski: — „Przewodnik po Beskidach Wschodnich". Cz. II. Pasmo Czarnohorskie. S. A. Książnica — Atlas T. N. S. W. Warszawa, ul. Nowy Świat 59. Lwów, ul. Czarneckiego 12.

Przewodnik obejmuje część Karpat Polskich na wschód od Sanu po Karpaty Bukowińskie oraz przylegające do nich oba czechosłowackie odcinki konwencyjnego pasa turystycznego. Ze spisu treści dowiadujemy się, że przewodnik zajmuje się nietylko turystyką letnią, ale także i zimową i wyczerpuje kwestję nadawania się Beskidów Wschodnich pod tak dziś powszechnie uprawiane sporty śniegowe.

Ponadto podaje dużo informacyj potrzebnych tym, którzy z Karpat chcą korzystać jako z terenu najlepiej w Polsce przez naturę wyposażonych letnisk.

Obok części turystycznej, przewodnik uwzględnia również zwięźle stronę krajoznawczą, służąc pewnemi wskazówkami także osobom, które w Karpaty się wybierają nietyle z pobudek turystycznych, ile dla poznania ich przyrodzonych właściwości. Na podkreślenie zasługuje treściwy etnograficzny opis huculszczyzny z kalendarzem i słownikiem, zawierający niemniej wiadomości o tak wysoce praktycznem znaczeniu, jak użycie pod wierzch słynnego konia huculskiego, lub korzystanie przez turystów ze spławaczki Czeremoszami, jako środka komunikacyjnego.

Autor, były pedagog, znany zresztą jako pierwszy krzewiciel sportu narciarskiego wśród młodzieży szkolnej, nie zapomniał o swojej dawnej roli i uwzględnił w przewodniku sprawę także wycieczek szkolnych, którym został poświęcony osobny rozdział w części ogólnej, obejmujący między innemi spis jednodniowych wycieczek szkolnych, z wszystkich miast odległością swą od Karpat umożliwiających robienie takich wycieczek.

Przewodnik uzupełnia szereg treściwych schematycznych mapek poszczególnych działów Beskidów Wschodnich, następnie okolic szczególnie przez turystów odwiedzanych, wreszcie obu odcinków polsko - czechosłowackiego konwencyjnego pasa turystycznego z siecią znaczonych barwami dostępów na szczyty. Na podkreślenie zasługuje mapka sieci dróg samochodowych, która będzie znakomitem uzupełnieniem dotychczasowych map samochodowych Polski, traktujących Beskidy Wschodnie po macoszemu. Wreszcie dodano do przewodnika szkice ważniejszych panoram, tak, że i w ten jeszcze sposób przewodnik po Beskidach Wschodnich stanie w zupełności na równi z zagranicznemi, górskiemi przewodnikami turystycznemi.

Ilustrowany przewodnik po Warszawie.

W Warszawie dawał się od szeregu lat odczuwać brak przewodnika po niej, mogącego zapoznać przyjezdnych z pięknem zabytków naszej stolicy i dostarczyć im najniezbędniejszych adresów. Wydany w r. 1922 nakładem Polskiego Tow. Krajoznawczego „Przewodnik po Warszawie", pióra dr. Mieczysława Orłowicza wyczerpał się już, a zresztą byłby i tak w wielu ustępach przestarzały.

Z prawdziwą radością należy przeto powitać ukazanie się „Ilustrowanego Przewodnika po Warszawie" pióra p. Marji Szachówny, wydanego nakładem drukarni „Rotofot". Zawiera on doskonale opracowany dział informacyjny, celowo i starannie dobrane ilustracje i bardzo estetyczną szatę zewnętrzną. Do nabycia w biurze Wydziału Kultury i Sztuki Magistratu m. Warszawy w cenie 1 złoty.

„Personel a marnotrawstwo". Inż. B. Nawrocki. Wydawn. „Ligi Pracy". Cena zł. 0,80. Str. 24.

Na półkach księgarskich ukazała się ciekawa broszurka na zaniedbany u nas temat roli człowieka w usprawnieniu wytwórczości i o udziale personelu w usuwaniu marnotrawstwa.

Kwestja pobudzenia pomysłowości pracowników i wyzyskania inicjatywy w kierunku złagodzenia kryzysu gospodarczego ujęta została w sposób interesujący i mocno poparta argumentami zaczerpniętemi z życia. Dowiadujemy się, iż na całym świecie pracownik polski uchodzi za bardzo zdolnego. Ford twierdzi, iż polscy robotnicy z pośród wszystkich cudzoziemców są najsprytniejsi, a roczne oszczędności, jakie zakłady Forda otrzymały z ulepszeń, dokonanych przez polskich pracowników zatrudnionych w zakładach Forda, przewyższają sumę kapitału zakładowego Banku Polskiego.

Słusznie więc wywodzi autor, że w rydwan postępu i walki z bolączkami życia codziennego, z kryzysem i bezrobociem należy koniecznie wprząc pracowników zarówno fizycznych jak i umysłowych.

Broszurka ta, jak również zapowiedziana w niej obszerniejsza praca na temat udziału personelu w usuwaniu marnotrawstwa wzbudzi niezawodnie szersze zainteresowanie zarówno wśród pracodawców, jak i pracobiorców.

DRUKARNIA, TECHNICZNA SPÓŁKA AKCYJNA, WARSZAWA, ul. CZACKIEGO 3-5.